



06

# MOBILITÄT

EINEN REGELRECHTEN PARADIGMENWECHSEL

IN DIE WEGE LEITEN





## WOU STI MIR HAUT ?

In den vergangenen Jahren wurden hohe Investitionen zum Ausbau der Infrastrukturen, der Kapazitäten und der Funktionsweise (u.a. multimodale Plattformen) des öffentlichen Transportes getätigt. Das Beispiel der modernen Stadtbahn zeigt auf, wie hoch die Akzeptanz für einen attraktiven öffentlichen Transport ist.

Die kommende Legislaturperiode muss genutzt werden, um die Mobilitätswende weiter konsequent voranzutreiben u.a. auch im grenzüberschreitenden Verkehr.

Dazu gehört auch, dass unsere Dörfer und Stadtviertel weniger vom Auto geprägt, sondern wieder für die Menschen gestaltet werden und die „aktive Mobilität“ gefördert wird. Denn gerade zu Fuß gehen und Radfahren stehen nicht nur für eine andere Mobilität, sondern auch für ein besseres Miteinander.

Es geht somit nicht nur um die Förderung einer anderen Form der Mobilität, sondern auch darum, unser Wohnumfeld neu (und auch grüner) zu denken und neue gesellschaftliche Prioritäten zu setzen: ein regelrechter Paradigmenwechsel!

Mobilitätswende konsequent weitertreiben und im ganz Konkreten landesweit umsetzen!

# 01

## DEN NATIONALEN MOBILITÄTSPLAN

### (PNM 2035) IN EINKLANG MIT

### NACHHALTIGKEITSKRITERIEN BRINGEN

### UND VORANTREIBEN

Der PNM 2035, der unter der aktuellen Regierung erstellt wurde, stellt eine ambitionierte mittelfristige Strategie dar, die zahlreiche wichtige Zielsetzungen beinhaltet, die vom Mouvement Ecologique geteilt werden.. Allerdings ist es eine Tatsache, dass trotz aller angeführten Maßnahmen bis 2035 trotzdem eine, wenn auch gewisse Steigerung des Autoverkehrs erfolgen würde. Dies, da er auf den Wachstumsprognosen des STATEC basiert, sowohl was die wirtschaftliche und demographische Entwicklung betrifft.

Zudem ist es notwendig, den Plan im Detail mit den Zielen der Landesplanung, dem Nationalen Naturschutzplan sowie der Klimagesetzgebung in Einklang zu bringen.

Wie im Kapitel „Landesplanung“ dargelegt, erwartet der Mouvement Ecologique, dass ein Stresstest (Zeithorizont: 2035) durchgeführt wird, in dessen Rahmen der Impact des wirtschaftlichen und demografischen Wachstums u.a. auch auf das zu erwartende Mobilitätsaufkommen auch auf regionaler Ebene (!) abgeschätzt wird. Dies in einem – im Vergleich zu den Grundannahmen des PNM 2035 – vertieften Detaillierungsgrad.

Auf der Grundlage dieses Stresstestes sollte der nationale Mobilitätsplan ggf. einer Aktualisierung unterzogen werden, im Besonderen auf Ebene der einzelnen Regionen.



## 02

## AUSBAU DER SCHIENENINFRASTRUKTUR UND DES TRAMNETZES WEITER VORANTREIBEN

Angesichts des Nachholbedarfs von Jahren beim Ausbau der Infrastrukturen im Bereich des öffentlichen Transportes, sind zusätzlich zu den in dieser Legislaturperiode getätigten massiven Investitionen und angedachter Projekte, weitere Initiativen erforderlich.

### > Eisenbahninfrastruktur und Kapazitäten konsequent fortentwickeln

Der weitere Ausbau des Schienennetzes muss ein zentrales Element der neuen Mobilitätsstrategie der Regierung und der dafür notwendige Finanzrahmen weiterhin gesichert sein!

Die technischen Voraussetzungen der Eisenbahninfrastruktur müssen in der Tat geschaffen werden, damit die Kapazität auf dem Streckennetz erheblich erhöht werden kann.

Zudem sollen die internationalen Verbindungen kurz- bis mittelfristig verbessert werden. Neben der seit langem geplanten Verbesserung der Brüsseler Strecke sind Verbindungen nach Saarbrücken bzw. nach Köln (Eifelstrecke) unbedingt umzusetzen, um so optimale Verbindungen zum transeuropäischen Schienennetz zu schaffen.

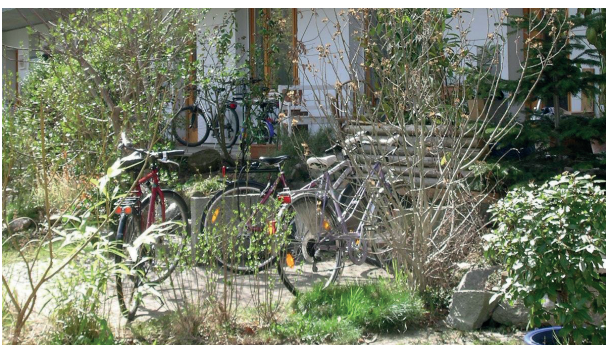
### > Trassenführung der modernen Stadtbahn ausbauen – Verbindung nach Süden via Expresstram prioritär umsetzen

Dass die moderne Stadtbahn in dieser Legislaturperiode in Betrieb genommen wurde, ist als eine der erfolgreichen und zukunftsstragenden Entwicklungen im Mobilitätsbereich anzusehen.

Wie angedacht, sollte ein Ausbau Richtung Westen (Strassen-Bartringen-Mamer) ins Auge gefasst werden sowie das Projekt einer Express-Tram-Verbindung nach Süden die höchste Priorität genießen.

### > Moratorium für Straßenbauprojekte

In diesem Zusammenhang spricht sich der Mouvement Ecologique weiterhin für ein Moratorium für jedwede weitere Straßenbauprojekte aus. Alle möglichen finanziellen und personellen Ressourcen sollten auf den öffentlichen Transport, die aktive Mobilität und einen Ausbau von Mobilitätsberatung und -konzepten ausgerichtet sein.



## 03

## SUBSTANZIELLE VERBESSERUNG DER GRENZÜBERSCHREITENDEN MOBILITÄT SICHERSTELLEN

Die Situation in der grenzüberschreitenden Mobilität hat dramatische Ausmaße angenommen, sowohl für die betroffenen Menschen, als auch für die Umwelt. Letztlich leidet auch der wirtschaftliche Standort Luxemburg unter dieser Situation. Trotz einiger Verbesserungen, die in den vergangenen Jahren durchaus umgesetzt wurden, besteht weiterhin dringender Handlungsbedarf.

### > Konzept(e) „Grenzüberschreitende Mobilität“ erstellen

Der PNM2035 berücksichtigt zwar positiverweise die grenzüberschreitende Mobilität, trotzdem drängen sich Nachbesserungen an dieser Strategie auf.

### > Der Optimierung der Anbindung an Saarbrücken, Brüssel

sowie Köln sollte eine oberste Priorität eingeräumt werden. Dabei sollte Luxemburg bereit sein, sich substanzial an den Kosten der Arbeiten in den Nachbarländern zu beteiligen. Immerhin werden erhebliche Einnahmen für den Luxemburger Haushalt dank der Grenzgänger:innen erwirtschaftet.

### > Die Landesplanungs- und Mobilitätsministerien sollten umgehend, gemeinsam mit den in den einzelnen Nachbarländern politisch und technisch Verantwortlichen, ein grenzübergreifendes Raum- und Mobilitätskonzept erstellen.

Dabei gilt es ebenfalls landesplanerische bzw. wirtschaftspolitische Überlegungen einzubeziehen (z.B. Gestaltung gemeinsamer grenzüberschreitender Aktivitätszonen). Es ist gewusst, dass dies, auch angesichts verschiedener Kompetenzebenen in den Nachbarländern, ein absoluter Kraftakt darstellt. Erforderlich ist somit eine weitaus intensivere und konsequentere Zusammenarbeit sämtlicher für die Großregion zuständigen staatlichen und kommunalen Entscheidungsinstanzen. Nur gemeinsam können eine weitsichtigere Planung und Umsetzung sinnvoller grenzüberschreitender Projekte gewährleistet werden.

### > Um eine Verbesserung des Angebotes zu erreichen ist ein weiterer Ausbau von Infrastrukturen bzw. der Kapazitäten im öffentlichen Transport notwendig. Es führt zudem kein Weg am Bau weiterer Park&Ride-Anlagen vorbei. Dass diese nicht in Stadtnähe, sondern so weit wie möglich entfernt von den Zielorten geplant werden (im Besondern in Grenznähe), liegt auf der Hand. Luxemburg sollte sich weiterhin an der Ko-finanzierung solcher Anlagen auf dem Gebiet der Grenzregionen beteiligen. Ein weiterer Ausbau der Straßeninfrastruktur (z.B. A 31 im französischen Grenzraum) würde das Problem jedoch nur verlagern, ohne zu einer grundlegenden Problemlösung zu führen.

### > Zudem wäre es falsch parallel die Vielzahl an wichtigen konkreten praxisnahen Maßnahmen zu vergessen, die sich verhältnismäßig schnell umsetzen lassen und eine große Wirkung haben: vom Parkraummanagement an Bahnhöfen bis hin zu „innovativen“ Konzepten, wie die Einführung von flexiblen Bussystemen, die Förderung von (auch grenzüberschreitenden) Mitfahrzentralen, sowie die konsequentere Durchführung von Mobilitätskonzepten für Aktivitätszonen bzw. Betriebe.

## 04

## MULTIMODALE PLATTFORMEN ALS DREH- UND ANGELPUNKTE DER ZUKÜNFTIGEN MOBILITÄT KUNDENFREUNDLICH GESTALTEN

Die z.T. schon geschaffenen bzw. noch vorgesehenen multimodalen Plattformen („pôles d'échange multimodal“) werden die zentralen Schaltstellen der zukünftigen Mobilität darstellen. Sind sie gut konzipiert und werden sie optimal kommuniziert, können sie zu einer wesentlichen Verbesserung der Organisation der Mobilität beitragen.

**Der Mouvement Ecologique erwartet, dass**

- > die einzelnen multimodalen Plattformen im **Vorfeld mit allen Akteuren im Detail abgesprochen sowie auch Nutzer:innen in die Planung und Gestaltung einbezogen** werden. Nur so kann eine wirkliche Praxistauglichkeit dieser Plattformen gewährleistet werden (z.B. muss das Umsteigen zwischen den einzelnen Transportträgern) gewährleistet sein u.a.m.;
- > **Mindestkriterien für die Ausstattung und Gestaltung derartiger Plattformen festgelegt werden und die Umsetzung sichergestellt wird:** z.B. wind-, regen- und sonnengeschützte Unterstände bzw. beheizte Warteräume, öffentliche Toiletten, witterungsgeschützte Fahrradabstellplätze (mit E-Bornen), optimale „accessibilité“ für Menschen mit eingeschränkter Mobilität, ...
- > eine **breite Informationskampagne** im Vorfeld der Umsetzung der Plattformen erfolgt, damit heutige und zukünftige Kunden des öffentlichen Transportes optimal informiert sind und nicht von Entwicklungen „überrascht“ werden.



## 05

## MOBILITÄTSASPEKTE IN DIE REGIONALE UND KOMMUNALE PLANUNG VERSTÄRKT INTEGRIEREN

- > **Regionale Mobilitätskonzepte erstellen - Mobilitätsaspekte in der kommunalen Planung stärker berücksichtigen**

Ziel müsste es sein, in der kommenden Legislaturperiode vor allem die Erstellung und Umsetzung regionaler Mobilitätskonzepte voranzutreiben, dies im Respekt landesplanerischer Vorgaben und aufbauend auf einer Bürger:innenbeteiligung.

Gezielt sollten Gemeinden von nationalen Ministerien (Mobilität, Innen- und Landesplanung) angeregt werden, Formen der sanften / aktiven Mobilität (Fußgänger:innen, Radfahrer:innen) in ihrer räumlichen Planung- auch interkommunal- eine absolute Priorität geben sowie innovative Konzepte, wie „autofreie bzw. autoarme Wohnviertel“, „shared space“, 30-Zonen u.a.m. voranzutreiben. Dies auch im Sinne der „gesundheitsfördernden Lebenswelten“.

- > **Nationale Empfehlungen für ein restriktives Parkraum-Management einführen**

Der motorisierte Individualverkehr benötigt einen sehr großen Anteil des Straßenraums bzw. des öffentlichen Raumes. Dieser geht eindeutig zu Lasten der Aufenthaltsqualität. Dabei verschärft sich das Problem zunehmend: Die Anzahl der Fahrzeuge steigt weiter, ebenso wie deren Größe. Dies führt dazu, dass der knappe öffentliche Raum immer weniger zugunsten von Fußverkehr, Radverkehr und öffentlichem Verkehr genutzt wird.

Es ist deshalb zwingend, auf nationaler Ebene Empfehlungen mit einer strikten Begrenzung der Stellplätze zu erstellen. Dies u.a. indem nunmehr keine Minima, sondern Maxima (für Wohnungen, für Arbeitsplätze) in den PAGs für Stellplätze festgelegt werden. Dabei sollte auch sichergestellt werden, dass Stellplätze schon bei der Planung so gestaltet werden, dass Sie dem steigenden Aufkommen der Elektromobilität entsprechen und mit Aufladesäulen ausgestattet werden.

- > **Attraktivität des Busnetzes optimieren**

In diesem Zusammenhang sollten verschiedene Maßnahmen ergriffen werden:

- **Verstärkte Einbindung von (potenziellen) Nutzer:innen**

In der auslaufenden Legislaturperiode erfolgte eine umfassende Neuorganisation des RGTR-Busnetzes. In der kommenden Legislaturperiode sollten folgende Initiativen ergriffen werden;

- **Die dezentrale Einbindung der Gemeinden und Bürger:innen in die Gestaltung des öffentlichen Transportes sollte systematischer organisiert werden**

(mittels Befragungen an Haltestellen, Internetplattformen), Resultate von Bürger:innen und Akteursbefragungen laufend transparent kommuniziert werden;



- **Dabei sollten zudem klare Qualitätsziele verankert werden:** z.B. in welchem Takt zu welchen Zeiten der Kunde einen Zugang zum öffentlichen Transport haben muss, welche Grundversorgung in punkto öffentlicher Transport sichergestellt werden muss, welchem Anspruch die Umsteigepunkte genügen müssen...

- **Abstimmung zwischen Bus und Zug optimieren**

Bei der Abstimmung zwischen Bus / Bus und Zug / Bus besteht nach wie vor erheblicher Verbesserungsbedarf. Diese nach wie vor unzufriedenstellende Abstimmung, sowohl im Fahrplan als auch in der Realität, bzw. bei Verspätungen, mindert die Attraktivität des ÖT erheblich und frustriert Kunden. Deshalb sollte das Ministerium in der kommenden Legislaturperiode die Anstrengungen zu einer besseren Abstimmung mit doppelter Schlagkraft weiterführen, dies mit einer angepassten Befragung der (potenziellen) Nutzer:innen.

- **Vorrang für den öffentlichen Transport**

Busverbindungen leiden an Attraktivität, wenn sie aufgrund einer hohen Verkehrsbelastung der Straße ausgebremst werden. Beim Ausbau der Busspuren besteht nach wie vor Nachholbedarf. Dort, wo der Straßenraum nicht ausreichend breit ist, soll untersucht werden, ob weitere „virtuelle Pforten“ mit intelligenten Verkehrsampeln vor den kritischen Punkten zum Einsatz kommen könnten, um bei starkem Verkehrsaufkommen die Busse an Autos vorbei zu lotsen.

- **Kohärente und nutzerfreundliche Bündelung des Informationsangebotes**

Nicht nachvollziehbar ist, die z.T. ungenügende Synchronisierung der verschiedenen digitalen Informationsportale (Apps) von CFL und RGTR sowie die Tatsache, dass allem Anschein nach die informatischen Systeme untereinander (noch immer) nicht kompatibel sind.

Zudem ist nicht einzusehen, weshalb auf digitalen Anzeigetafeln bei Haltestellen neben z.B. städtischen, nicht auch RGTR-Linien angezeigt werden.

Das digitale Informationsangebot sollte deshalb dringend überarbeitet und unter den verschiedenen Trägern abgestimmt werden. Dabei sollte auch verstärkt der Lichtverschmutzung Rechnung getragen, so manche Anzeige wird derzeit von den Anwohner:innen als Belastung empfunden.

## 06

### GEMEINDEN STÄRKER BEI DER GESTALTUNG DES ÖFFENTLICHEN TRANSPORTES EINBINDEN

Das Transportministerium soll sich zum Ziel setzen Gemeinden noch weitaus stärker für eine gute Organisation des öffentlichen Transportes in die Verantwortung zu nehmen.

Folgende Maßnahmen drängen sich auf:

> **Unterstützung bei der Einführung oder dem Ausbau eines gemeindeeigenen bzw. regionalen öffentlichen Transportes**

Gemeinden sollten noch stärker als bisher bei der Planung, der Einführung oder dem Ausbau eines gemeindeeigenen oder interkommunalen öffentlichen Transportes (z.B. regionaler Rufbus) unterstützt, der Austausch zwischen Gemeinden über positive oder negative Erfahrungen ausgebaut und systematisiert werden.

> **Gemeinden bei der Gestaltung von Bushaltestellen (ebenfalls finanziell) unterstützen**

Haltestellen sind in einem gewissen Sinne die Visitenkarte des öffentlichen Transportes. Leider entsprechen sie aber häufig nicht den notwendigen Qualitätsstandards, auch wenn von Seiten des Staates entsprechende Empfehlungen veröffentlicht wurden.

Der Staat sollte sich bereit erklären, die Umgestaltung / Einrichtung von Bushaltestellen stärker beratend und auch finanziell zu unterstützen, wenn sie festgelegten Kriterien entsprechen. So z.B. folgende:

- Digitale Anzeige der Echtzeiten,
- Informationen sowohl über das nationale als auch das regionale, kommunale Angebot u.a. auch RGTR-Linien (dieses ist derzeit bei weitem nicht immer der Fall),
- sichere Einbindung in den Straßenraum,
- Schutz vor Witterung,
- übersichtliches Informationsangebot,
- gute Beleuchtung.

> **Information und Werbung für regionalen öffentlichen Transport: Gemeinden in die Verantwortung nehmen**

Gemeinden müssen stärker als bisher in die Verantwortung genommen werden, um für den öffentlichen Transport vor Ort zu werben (von attraktiven Aushang der Fahrpläne bis zu regelmäßigen Informationen im Gemeindegebiet u.a.m.), dies im Besonderen um zusätzliche Nutzer:innen dafür zu gewinnen. Dazu gehört es auch, gedruckte Fahrpläne zur Verfügung zu stellen für jene Bürger:innen, für die das digitale Angebot nicht angepasst ist.



## 07

## STADTVIERTEL UND DÖRFER

## MENSCHENFREUNDLICHER GESTALTEN

Vieles bleibt vor allem auf der Ebene der Förderung der Verkehrsvermeidung, der Verkehrsberuhigung sowie der aktiven Mobilität zu tun. Sie hat noch immer bei Weitem nicht den Stellenwert, der ihr zustehen müsste.

> **Tempo 20 / Tempo 30 innerorts flächendeckend vorschreiben**

Die Vorteile von Tempo 20 oder 30 Zonen innerorts sind hinlänglich bewiesen, sowohl was die Lebensqualität der an die Straße angrenzenden Anrainer:innen, als auch was die Verkehrssicherheit betrifft. Deshalb sollte das heutige Tempo 50-Gebot durch Tempo 20 / 30 innerorts abgeändert werden.

Dies, damit die Aufenthaltsqualität in den Ortschaften im Sinne der Menschen und des Miteinanders erhöht wird und den Fußgänger:innen sowie dem Fahrrad als Transportmittel im Alltag zum Durchbruch verholfen werden kann.

Dabei sollte die notwendige Umgestaltung des Straßenraumes schrittweise angegangen werden (verkehrsberuhigende Maßnahmen, Durchgrünung, Verengung des Straßenraumes...): entsprechende finanzielle staatliche Hilfen sollten u.a. im Rahmen eines Aktionsplanes „Belebung der Ortszentren“ vorgesehen werden. In der Zwischenzeit gilt es vorübergehende Maßnahmen umzusetzen (Fahrbahnmarkierung, Verengungen durch Pflanzenkübel usw.).

> **Mobilität von mobilitätseingeschränkten Bürgern:innen fördern**

Gemeinden sollten angeregt werden, mehr Parkplätze für diese Personengruppe einzuzuzeichnen, sowie für Taxis und

andere Dienste (Adapto), die diese Menschen befördern.

Die Möglichkeit von reservierten Stellplätzen für mobile Pflegedienste sollte geschaffen werden.

> **Mobilitätsaspekte im Rahmen von Kommodo-Inkommodo-Genehmigungen sowie Teilbebauungsplänen berücksichtigen**

Ein erhebliches Verkehrsaufkommen wird durch Aktivitätszonen induziert. Im Rahmen von Betriebsgenehmigungen werden allerdings nur die Verkehrsbewegungen erfasst, die ggf. direkt mit der Produktion verbunden sind. Der Lastwagenverkehr mit Produktanlieferungen, die zahlreichen Autofahrten zu Tankstellen ... werden außen vor gelassen. Dabei sind sie natürlich mit Belastungen verbunden. Die Gesetzgebung müsste in dem Sinne überarbeitet werden, dass auch Vorgaben zur Mobilität innerhalb von Genehmigungen von Betrieben und Aktivitätszonen erlaubt, ja sogar gefordert sind!

> **Sammelparkplätze an strategischen Orten mit Elektroladestationen konsequent fördern**

Bei der Planung von neuen Vierteln soll noch konsequenter auf Sammelparkplätze – als flächensparende Parkdecks – gesetzt werden, dies im Sinne der Lebens- und Aufenthaltsqualität innerhalb der Dörfer und Stadtviertel. Darüber hinaus sollten Gemeinden bei der Transition hin zu autoarmen bzw. -freien Vierteln, auch im Bestand, unterstützt werden. Die nächste Regierung sollte demnach aktiv eine diesbezügliche Strategie entwickeln.





## 08

## AKTIVE MOBILITÄT WEIT AUS KONSEQUENTER FÖRDERN

### > Einen 5-Jahres Masterplan für die Förderung des Fahrradnetzes im Alltag erstellen

Trotz aller Verbesserungen, die sich auf der Ebene des Radverkehrs getan haben, ist die Erstellung eines Fahrrad-Masterplanes weiterhin notwendig. Ziel muss nach wie vor die Schaffung von **zusammenhängenden Fahrradnetzen für den Alltag** auf lokaler und regionaler Ebene sein- sowohl innerhalb wie auch außerhalb der Ortschaften.

**Konzepte zur Einrichtung von Radschnellverbindungen** sollten weiter verfolgt werden. Dabei soll die Verbindung Esch-Luxemburg so schnell wie möglich umgesetzt und über weitere Strecken nachgedacht werden (z.B. Richtung Syrdall).

Wichtig ist bei der Planung auch den **Raumbedarf für Cargo-Bikes** mitzudenken.

Ebenfalls sollten Anstrengungen getroffen werden, um die **Fahrradmitnahme in Bus und Bahn klarer zu regeln** (sowohl private Busbetriebe als auch bei der CFL). Die Nutzer:innen könnten sich z.B. in der Mobilitätsapp die Information bekommen, ob der nächste Bus die Möglichkeit bietet ein Fahrrad mitzunehmen. Außerdem müssen möglichst dringend flächendeckend und umfassend bequeme Niederflur-Busse und -Züge zum Einsatz kommen, mit einer größeren Kapazität für Fahrräder, Kinderwagen und Rollstühle. Auch **alle Bahnhaltstellen müssen Fahrrad- und Rollstuhltauglich** umgebaut werden. Nicht zuletzt ist auch die **Einrichtung von Ladesäulen** an derartigen Plätzen ein Must.

Eine **finanzielle und logistische Unterstützung von staatlicher Seite** für die Planung und den Bau von interkommunalen sowie innerörtlichen Fahrradwegen, um somit alltägliche Fahrradbewegungen zur Arbeit, Schule, Versorgung und Freizeit zu fördern. Nicht zu vernachlässigen bleiben nach wie vor deren konsequente Anbindungen an das nationale Fahrradpistennetz.

Das Fahrrad als Alternative für kurze und mittlere Distanzen für die Mobilität im Alltag weiterhin fördern und die nötigen Infrastrukturen konsequent weiter ausbauen. Darüber hinaus sollte auch analysiert werden, auf welchen Strecken eine Infrastruktur für S-Pedelecs (bis 45km/h) als Alternative fürs Auto angepasst oder geschaffen werden können.

### > Systematische Strategie zur Fußgänger:innenförderung entwickeln

Die Förderung der Fußgänger:innen hinkt der Entwicklung nach wie vor hinterher. Auf ministerieller Ebene hat sie bei weitem noch nicht den Stellenwert, der ihr zusteht. Mit Konsequenz sollte das Ministerium deshalb Initiativen und Projekte wie den „Fußgängercheck“ (d.h. ein systematisch organisierter Check mit Bürger:innen, wie eine ganze Ortschaft oder aber bestimmten Verbindungen fußgängerfreundlich umgestaltet werden können) unterstützen. Auch sichere Fußgängerverbindungen zwischen Ortschaften müssen verstärkt geschaffen werden. Entsprechende Empfehlungen

sollten seitens des Mobilitäts- bzw. des Innenministeriums an die Gemeinden übermittelt werden, um u.a. auch deren Integration in die Gestaltung von Teilbebauungsplänen (PAP) auf kommunaler Ebene zu gewährleisten.

Auch müssten zahlreiche „punktueller“ Maßnahmen, die aber von besonderer Bedeutung sind, ergriffen werden:

- optimierte Ampelschaltung für Fußgänger:innen bei den Gemeinden anregen;
- sichere Fahrbahnüberquerungen auch auf Nationalstraßen sicherstellen;
- ....

### > Konkrete Hürden räumlicher, technischer bzw. rechtlicher Natur identifizieren und klären

Derzeit führen ganz konkrete Hemmschuhe dazu, dass bestimmte Initiativen zur Förderung der aktiven Mobilität nicht ausreichend vorankommen.

Das Ministerium sollte, gemeinsam mit dem Innenministerium, zentrale Hürden gemeinsam mit Akteuren identifizieren, Lösungsvorschläge entwickeln und entsprechende Empfehlungen für die Praxis ausarbeiten.

### > E-Roller als Transportmittel

E-Roller werden als interessantes Transportmittel von einer ganzen Reihe von Menschen gesehen. Es gilt zu klären, unter welchen Voraussetzungen diese effektiv eine Rolle im Zusammenhang mit den anderen Mobilitätsformen übernehmen können.





## 09

**INNOVATIVE(RE) ANSÄTZE AUSBAUEN  
BZW. ANGEHEN**

- > **Flexible Konzepte des öffentlichen Transportes**, wie z.B. Kommunal- und Rufbusse, der „Late Night“-Bus, spezifische Konzepte für Kultur- und Jugendveranstaltungen sowie für größere überregionale und internationale Konzert- und Sportevents, sollen seitens des Ministeriums systematisch gefördert werden und es sollte verstärkt über „Good-Practice-Beispiele“ informiert werden.

Der Staat sollte gewährleisten, dass die Gemeinden hier nicht den Angeboten von privaten Busunternehmen ausgeliefert sind, die (positiverweise) derartige Initiativen ergreifen und de facto derzeit den Gemeinden ein Konzept vorschlagen.

Dem Ministerium obliegt es die Gemeinden zu beraten, welches Konzept für Ihre Ansprüche am geeignetsten ist. Ebenso müsste die Information über diese Angebote an adäquater Stelle auf der Internetseite der Mobilitätszentrale bzw. an den jeweiligen Haltestellen bzw. in den Gemeinde-Veröffentlichungen zu finden sein.

- > Es ist Rolle des Ministeriums, verstärkt die **Vielzahl an innovativen Pilotprojekten** zu begleiten: Stichworte sind z.B. Urlaub ohne Auto, umweltverträgliche Geschäftsreisen, „Zu Fuß zur Schule“, nachhaltige Mobilitätserziehung.
- > Die Erstellung von **betrieblichen Mobilitätskonzepten** hinkt dem Bedarf erheblich hinterher, deren Potenzial ist bei weitem noch nicht ausgeschöpft. Deshalb sollte das Ministerium deren Erstellung und Umsetzung als Priorität sehen. Erfahrungsberichte von durchgeführten betrieblichen Mobilitätskonzepten sollten veröffentlicht und auf ihre Wirkung evaluiert werden.

Auf dieser Grundlage sollte - in Zusammenarbeit mit den Ministerien für Wirtschaft bzw. Mittelstand - eine regelrechte Strategie bzw. ein Aktionsplan entstehen, verbunden mit einer Prioritätenliste. Diese sollte ein Listing von prioritären Betrieben bzw. Aktivitätszonen begreifen, welche aktiv angesprochen werden, um ein derartiges Konzept umzusetzen.

Nicht zuletzt müsste die Erstellung von derartigen Konzepten bei der Ansiedlung von neuen Betrieben (ab einem bestimmten Verkehrsaufkommen) zur Auflage werden bzw. ihre Umsetzung konkret gewährleistet sein. Damit diese gegeben ist, müssen klare Zuständigkeiten für die Umsetzung festgelegt, Instrumente benannt werden..

- > Es gilt zudem, die **Flexibilität in Bezug auf Schulzeiten** zu erhöhen, da diese noch immer zu einen erheblichen Teil zu den Mobilitätsproblemen in Spitzenstunden beitragen und darüber hinaus zu einer ineffizienteren Auslastung der Busdienste führen. Zudem sind die aktuellen Schulzeiten für Schüler:innen verschiedener Altersstufen besonders problematisch, da sie erwiesenermaßen nicht deren Rhythmus entsprechen. Das Erziehungsministerium sollte - gemeinsam mit dem Mobilitätsministerium- zu Beginn der neuen Legislaturperiode umgehend einen strukturierten Austausch zum Thema mit allen Akteuren gewährleisten.
- > **Privates Carsharing, kommerzielle bedarfsorientierte Shuttleservices mit Kleinbussen und andere innovative Systeme** müssen sich in einem legalen Rahmen bewegen.
- > Das **Konzept der Mitfahrzentrale(n)** sollte zudem mit mehr Kraft, Dynamik und Mitteln vorangetrieben werden. Sei es über eine verbesserte Informationspolitik oder mit konkreten Sensibilierungsaktionen! Ein weiteres wichtiges Element könnte die Schaffung von sogenannten „**points de rencontre**“ in Ortschaften oder regionalen „park&rides“ sein, wo Leute sich treffen und gemeinsam weiterfahren!



# 10

## DIE MITSPRACHE DER BÜRGER:INNEN IN DER MOBILITÄTSPLANUNG GEWÄHRLEISTEN

Ziel muss sein, die Einbindung der Bürger:innen in der kommenden Legislaturperiode noch weiter auszubauen und verstärkt sehr gezielt ebenfalls Nicht-Kunden anzusprechen.

Hierzu gehören folgende Instrumente:

- > **Nutzung und zur Verfügungstellung einer informatischen digitalen „Beschwerde – Anregungsplattform“ für Gemeinden:** Es gibt mittlerweile zahlreiche Möglichkeiten, damit Bürger:innen Anregungen / Beschwerden zu Fuß- und Radwegen, Baustellen usw. online - kartografisch eintragbar - mitteilen können. Das Ministerium sollte selbst für Strecken in seinem Zuständigkeitsbereich eine derartige Plattform einrichten und die Gemeinden ermutigen, dies ebenfalls zu tun. Dabei sollten Informationen über die bestmögliche (informatische) Gestaltung mitgeliefert werden.
- > **Regionale / gemeindeübergreifende Verkehrskonferenzen umsetzen:** Die im Gesetz zum öffentlichen Transport vorgesehenen Verkehrskonferenzen sollten einberufen werden. Sie sollten als systematische Struktur eine wichtige beratende Funktion in allen Fragen der Organisation des öffentlichen Transportes übernehmen. Am Mobilitätsministerium ist es, sie mit den Gemeinden gemeinsam ins Leben zu rufen.
- > **Heutigen und potenziellen Fahrgast systematisch in Mobilitätsplanung einbinden:** Aufbauend auf den positiven Erfahrungen dieser Legislaturperiode sollte der heutige und der potenzielle Nutzer weiterhin aktiv in die Planung einbezogen werden (vor allem bei der Gestaltung der multimodalen Plattformen sowie in Regionen, in welchen Mobilitätskonzepte erstellt werden), z.B. mittels Umfragen, Fahrgastforen, Berücksichtigung von Beschwerden, einer konkreteren Zielgruppenansprache (Eltern, nicht luxemburgisch sprechende Einwohner:innen und Pendler:innen, ältere Personen ...) verbunden mit einer Rückkoppelung und Information, welche Anregungen umgesetzt werden und welche nicht (wobei die Gründe benannt werden sollten).

# 11

## AUSWEITUNG EFFIZIENTER METHODEN ZUR FÖRDERUNG DER VERKEHRSSICHERHEIT - PRINZIP DER „SELF EXPLAINING ROAD“ UMSETZEN

Generell tritt der Mouvement Ecologique in Bezug auf die Verkehrssicherheit für eine Vorgehensweise ein, welche

- dem Fahrer nicht durch begradigte Straßenführungen ein falsches Sicherheitsgefühl vermittelt, was u.a. zu einer Überschreitung der Geschwindigkeitsgrenze führen kann;
- konkrete verkehrstechnische Maßnahmen in den Fokus rückt, die, so weit wie nur möglich, ohne Baumfällaktionen die Verkehrssicherheit erhöhen;
- die Bedeutung von Baumalleen entlang von Straßentrassen anerkennt.

Baumfällaktionen sind in der Tat stark vom Ziel der "fehlerverzeihenden Straße" inspiriert, d.h. dem Wunschdenken, dass durch das Beseitigen vermeintlicher Risiken - vor allem von Bäumen - sicherere Straßen gestaltet werden könnten. Nur: Überwiegen nicht auch aus verkehrspsychologischer Sicht die Nachteile, z.B. da das "Gefühl für die Geschwindigkeit" durch das Wegfallen von einzelnen Bäumen resp. einer ganzen Allee verringert wird?

Der Mouvement Ecologique tritt dafür ein, dass die nächste Regierung das Prinzip der «self explaining road» als Leitbild nimmt; eine gut geplante Straßenbaum-Gestaltung (u.a. Alleen) bewirkt eine "selbsterklärende Straße". Bäume sind effektiver als leicht übersehbare Verkehrsschilder, die Geschwindigkeit wird erfahrbar, auch Ästhetik und Genuss können zur Sicherheit beitragen. Verschiedene verkehrstechnische Maßnahmen sollten deshalb verstärkt in den Fokus gerückt werden, wie z.B.:

- > **Tempolimit auf 70 km/h bei Baumalleen und risikobehafteten Straßen** einführen und überwachen
- > **Konkrete Maßnahmen vor Ort zur Reduktion der Fahrgeschwindigkeit und Erhöhung der Sicherheit**, wie z.B.
  - Bepflanzung der Fahrbahnrande, Anlage von Böschungen, niedrige Bepflanzung bei Straßen im Wald (der Fahrer richtet die Aufmerksamkeit auf die Nähe),
  - Ausgleich der Fahrbahnoberfläche,
  - Reduktion des Einflusses der Nässe,
  - Anbringen von Leitplanken,
  - „Fahrbahnschwenkungen“ mit bepflanzter Sperrfläche,
  - Fahrstreifentrennung oder Mittelstreifen in Kurven,
  - Engpässe,
  - Erhöhung der Sicherheit vor Wildwechseln.



# 12

## FÜR EINE KONSEQUENTE NACHHALTIGE STEUER- UND ABGABENPOLITIK AUCH IM MOBILITÄTSBEREICH

### > **Kyoto-Cent / CO<sub>2</sub>-Steuer sowie Dieselsteuersatz erhöhen - Ausstieg aus dem Tanktourismus noch konsequenter angehen!**

Der Tanktourismus ist leicht rückläufig, aber nach wie vor zu hoch. Die Kosten liegen nach wie vor weitaus höher, als die Einnahmen. 2016 stellte sich die Situation gemäß der „Tanktourismusstudie Ewringmann“ wie folgt dar: Makroökonomisch gesehen ist der Tanktourismus mit 3,5 Milliarden jährlichen Umwelt- und Gesundheitskosten versus 2,1 Milliarden Einnahmen ein Verlustgeschäft und verursacht zusätzlichen Verkehr (Umwege von Fahrzeugströmen und Erhöhung der Attraktivität des motorisierten Verkehrs). Diese Zahlen dürften in der Tendenz immer noch Gültigkeit haben.

Eine interministerielle Arbeitsgruppe befasst sich damit, welche weitere Strategie in diesem Bereich verfolgt werden soll. Wie im Kapitel „Energie“ angeführt, muss sich die nächste Regierung noch intensiver mit dem graduellen Ausstieg aus dem Tanktourismus befassen und Strategien zum Ausgleich der Defizite im Haushalt entwickeln.

Es versteht sich von selbst, dass der (Aus)-Bau neuer Tankstellen mit fossilen Kraftstoffen ein Tabu sein muss und der Ausbau der Infrastruktur für E-Autos eine Priorität haben muss ebenso wie eine ggf. notwendige Requalifikation betroffener Arbeitnehmer:innen.

### > **Malus-System für energieintensivere Fahrzeuge einführen**

Bei Neuzulassungen sollen in Zukunft sowohl **Verbrennerautos mit hohem CO<sub>2</sub>-Ausstoß** sowie **E-Autos mit einem hohen Energieverbrauch** (auch hier gibt es große Unterschiede) mit einer **Abgabe** belegt werden. So würde das Verursacherprinzip zumindest teilweise respektiert, da die Käufer:innen für die der Gesellschaft zugefügten Folgekosten aufkommen müssen. Zudem wird natürlich auf die abschreckende Wirkung dieser Abgabe gesetzt.

Dabei soll zudem – anders wie in Frankreich – ebenfalls ein Malus für E-Autos eingeführt werden. Wohl sollte dieser niedriger ausfallen als jener von Verbrennerautos. Es kann und darf jedoch nicht sein, dass nun z.T. eine überdimensioniert große Fahrzeugflotte von E-Wagen verkauft wird (die Tendenz scheint leider in diese Richtung zu gehen). Überdimensionierte SUVs bei E-Autos sind ebenso widersinnig wie jene von Verbrennungsmotoren.

Für Personen, die durch Ihre Haushaltszusammensetzung größere Fahrzeuge bis hin zu 7 Personen benötigen, sollen jedoch Ausnahmeregelungen und höhere Grenzwerte eingeführt werden.

### > **Dienstwagenbesteuerung reformieren**

Aus umweltpolitischer Sicht tragen die Koeffiziente, die zum Ausrechnen des steuerpflichtigen geldwerten Vorteils von Dienstwagen gelten sollen, den aktuellen Umweltstandards nicht Rechnung. Die nächste Regierung sollte entsprechend das heutige System reformieren (siehe hierzu Kapitel Energie und Klima).

# 13

## ERSTELLUNG EINES STRATEGIEKONZEPTES ZUR VERLAGERUNG DES GÜTERVERKEHRS AUF DIE SCHIENE

Die stärkere Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene ist ein „Must“, wenn sowohl verkehrspolitische Ziele, als vor allem auch die energiepolitischen Ziele erreicht werden sollen. Unter Ausreizung der im Rahmen der geltenden EU-Reglemente vorgesehenen Möglichkeiten der Subventionierung der Bahninfrastrukturen, sollte der Güterverkehr soweit wie möglich auf die Schiene verlagert werden. Andere Möglichkeiten zur stärkeren Verlagerung des Gütertransports, wie obligatorischer Transport von Gefahrgut und flüssigen Brennstoffen über die Schiene, sollten analysiert werden. Als Instrument zum Beitrag der Kostenwahrheit sowie zur Finanzierung dieser Maßnahmen sollte eine LKW-Maut / Schwerverkehrsabgabe in Luxemburg eingeführt werden.



## 14

„PAVILLON MARITIME“ ÖKOLOGISCHER  
GESTALTEN

Unter Luxemburger Flagge, dem „pavillon maritime“ fahren zahlreiche kommerzielle Schiffe. Dabei ist bekannt, dass vor allem auch die Schiffsflotte mit erheblichen Schadstoff- und CO<sub>2</sub>-Emissionen verbunden ist. Luxemburg sollte eine reelle Strategie entwickeln, bei der graduell **Vorgaben zur Ökologisierung der Schiffsflotte** erstellt werden! So können sich die Betreiber darauf einstellen.



## 15

ZUKÜNFTIGE ENTWICKLUNG DES  
NATIONALEN FLUGHAFENS AUCH AUS DER  
SICHT DER NACHHALTIGEN ENTWICKLUNG  
ANGEHEN

Nach Covid-Einbrüchen nimmt die Luftfahrt wieder an Dynamik zu, vor allem auch der Cargo-Bereich ist florierend. Damit einhergehend wuchs auch die Zahl der Nachtflüge erheblich an. Die massiv wachsenden Flugbewegungen stehen in direktem Widerspruch zu allen Vorgaben des Klimaschutzes, zudem stellen sie eine erhebliche Belastung für die betroffenen Anrainer:innen dar.

Fakt ist, dass diese ökonomische Aktivität nicht zuletzt aufgrund der weiter zunehmenden Restriktionen im Klimaschutzbereich in diesem Ausmaß in Frage gestellt ist. Luxemburg sollte diese Entwicklung nicht nur abwarten, sondern aktiv begleiten und bereits heute seine Verantwortung übernehmen. Dies bedeutet:

- > Luxemburg muss sich stark auf EU-Ebene engagieren, damit die **CO<sub>2</sub>-Emissionen des Flugverkehrs in die Kyotobilanzierung aufgenommen** werden und die steuerliche **Befreiung des Flugbenzins umgehend aufgehoben wird**, d.h. eine **massive Besteuerung die den realen Belastungen** Rechnung trägt, erfolgt.
- > das **Nachtflugverbot muss weitaus konsequenter eingehalten und restriktiver** gehandhabt werden – eine **Überarbeitung des Sonderreglementes** betreffend die Ausnahme-regelung für Cargo-Flüge durchgeführt werden- **finanzielle „Incentives“** müssen so festgelegt bzw. verschärft werden, dass nächtliche Landungen und Starts noch weitaus unattraktiver werden.
- > der **Aktionsplan gegen Flughafenlärm** muss auf Basis aktueller Daten überarbeitet werden.
- > absolut geboten ist ebenfalls die **Festlegung von maximal zulässigen Lärmgrenzwerten**, auch wenn dies ggf. Beschränkungen für weitere Erhöhungen der Flugzahlen nach sich ziehen würde. Hierbei sollen die von der WHO festgelegten Grenzwerte als Inspiration dienen.
- > der Luxemburger Flughafen braucht endlich, wie alle anderen Betriebe auch, eine **Gesamtbetriebsgenehmigung aus Umweltsicht**. Dass diese auch unter der jetzigen Regierung nicht erstellt wurde, ist nicht nachvollziehbar.
- > es braucht eine **politische Strategie**, wie der Findel sich zukünftig weiterentwickeln soll. Hiermit ist jedoch nicht ein eventueller Ausbau der Infrastrukturen des Flughafens gemeint. Sondern: eine ehrliche Benennung der Ziele des LuxAirports, in Abwägung der Belastbarkeit der unter dem Flugverkehr leidenden Einwohner:innen, dem wirtschaftlichen Mehrwert sowie den Klimaschutzziele.